COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE PERSAN-BEAUMONT



Jeudi 15 juin 2006

La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Christian LEYRIT, préfet du Val d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons organisé cette réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Persan-Beaumont pour essentiellement traiter de la Charte de l'Environnement. C'est M. le Sous-Préfet qui a conduit les travaux.

(Il est procédé à un tour de table).

En ce qui concerne les élus, le Conseil Régional d'Ile-de-France, le Conseil Régional de Picardie, le Conseil Général du Val d'Oise et le Conseil Général de l'Oise ne sont pas représentés.

La commune de Beaumont-sur-Oise n'est pas représentée.

Bernes-sur-Oise est représentée par M. OLLIVIER.

Bruyères-sur-Oise est représentée par M. LE BON.

Boran-sur-Oise n'est pas représentée.

Mesnil-en-Thelle est représentée par M. BARONE et M. GELON.

Morangles n'est pas représentée.

En ce qui concerne les associations de riverains :

L'Association de Défense du Patrimoine Naturel de Bernes-sur-Oise est représentée par M. SARMIENTO, M. de ROP et M. BESSONNIES.

Les Amis de Beaumont-sur-Oise : Mme PRIEZ.

En ce qui concerne les associations de protection de l'environnement :

Val d'Oise Environnement : non représenté.

Le Petit Rapporteur Mesnilois : Mme PIOT, M. MALE, M. FLAMAND.

En ce qui concerne les usagers :

Aéro-Club du Val d'Oise : absent excusé. Pouvoir.

Comité des Usagers de l'Aérodrome de Persan-Beaumont : M. PLAMONT et M. PERROUAULT.

ADP : Mme PARMENTIER, M. LORRIAUX.

Merci de votre présence. S'il n'y a pas de question préliminaire, on va passer à la présentation de la Charte.

On m'a indiqué qu'il y avait un pouvoir de la part des usagers. Quel est le problème ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Il n'y a pas de problème à partir du moment où vous prenez en compte le pouvoir.

M. LE PRESIDENT.- Comme dans toute assemblée, il est possible de donner des pouvoirs.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Au suppléant ?

M. LE PRESIDENT.- Pour l'ACVO, je ne vois pas de membre suppléant.

M. PLAMONT (CUAPB).- Justement, n'ayant pas de suppléant, le représentant de l'ACVO m'a demandé de le représenter. Les gens acceptent ou n'acceptent pas. Je vois que les gens ne sont pas favorables.

M. LE PRESIDENT.- Si vous le permettez, on ne va pas passer notre après-midi sur les procédures, on va traiter du fond et on verra le moment venu.

La DAC Nord n'est pas là ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Si !

M. LE PRESIDENT.- Ah pardon, je ne vous voyais pas dans la liste ! Vous n'êtes pas membres.

M. ROBERT (DAC Nord).- Nous ne sommes pas membres. Je suis Guy ROBERT, chef du Département Surveillance Régulation à la DAC Nord. Je suis accompagné de M. BULOZ, Chef de subdivision aviation générale DAC Nord à Athis-Mons et de Mme MOSTEFAI qui est notre permanente sur la zone et qui est implantée à Persan-Beaumont, ex Directeur de l'aérodrome.

Adjudant ROLLE.- Je suis Adjudant ROLLE, adjoint au commandant de brigade de l'aéroport du Bourget compétente sur le plan aéronautique sur l'aérodrome de Persan.

M. LE PRESIDENT.- On va entrer dans le vif du sujet. On ne va pas se poser trop de questions sur ces sujets mineurs, traitons les sujets importants.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Monsieur le Préfet, si vous me donnez la parole, c'est qu'on aborde le point à l'ordre du jour, c'est-à-dire le projet de charte.

Je rappelle brièvement que c'est lors de sa réunion d'installation en avril 2005 que la CCE de Persan-Beaumont a souhaité que soit rédigé un projet de charte de l'environnement.

A cette fin, elle a confié cette mission à un groupe de travail et il m'a été demandé de l'animer. Ce groupe de travail était restreint. Schématiquement, il était composé de 3 représentants de chacun des collèges, c'est-à-dire 9 personnes plus un certain nombre d'administrations de l'Etat qui nous ont conseillés : la DAC Nord, la gendarmerie aérienne et le Préfet de l'Oise qui était systématiquement invité et qui a reçu les comptes rendus de ces réunions.

Les réunions ont démarré en juillet 2005 et elles se sont poursuivies jusqu'à la fin février 2006.

Nous avons tenu six réunions de travail dans les locaux de la mairie de Bernes-sur-Oise. Je voudrais encore une fois remercier le Maire de Bernes-sur-Oise de nous avoir accueillis dans sa mairie, sauf une fois où on s'est réuni sur le site lui-même.

De ces six réunions est issu un projet qui est soumis à la validation de la CCE aujourd'hui, un projet qui vous a été envoyé par courrier séparé, si j'ai bonne mémoire, parce qu'il n'était pas tout à fait prêt au moment de l'envoi des invitations et que ceux qui ont participé au groupe de travail connaissent par coeur puisqu'on a beaucoup travaillé ensemble. C'est donc ce document qui est soumis à validation.

Je ne vais pas le lire ou le commenter. Tout le monde a pu en prendre connaissance, tout le monde l'a lu. Je crois pouvoir dire que, comme tout document issu d'une longue concertation, c'est un compromis, donc il ne satisfait peut-être pas systématiquement l'ensemble des demandes des uns et des autres. C'est un document de compromis.

En tant qu'animateur avec les services de l'Etat, nous avons veillé à conseiller les parties prenantes à cette négociation pour leur indiquer ce qui pouvait figurer et ce qui ne pouvait pas figurer dans une charte. Et nous sommes arrivés à ce document encore une fois qui n'est peut-être pas parfait, qui est, de ce que j'ai cru comprendre, peut-être un peu plus long, plus détaillé que certaines autres chartes en vigueur dans la Région Ile-de-France mais c'est le produit de nos discussions.

Ceci étant, je crois pouvoir dire que ce projet de charte est conforme à l'esprit et à la lettre de la circulaire du ministère de l'Equipement qui est datée de septembre 2005 qui donnait les éléments de cadrage pour élaborer une charte.

Voilà, Monsieur le Préfet, présenté le document. Je crois que maintenant on peut ouvrir la discussion.

M. LE PRESIDENT.- Tous les participants ont-ils eu ce document ?

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Peut-être pouvons-nous donner les principaux thèmes.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Pour l'essentiel, ce document comprend trois grandes orientations, trois priorités qui figurent en page 2 ou 3 de la Charte et chacune de ces priorités est déclinée en action spécifique.

Pour l'essentiel, les engagements qui figurent dans cette charte visent :

Priorité n°1, à maîtriser ou à réduire les nuisances et la gêne ;

Priorité n°2, à restaurer la confiance et instaurer la concertation entre toutes les parties prenantes, c'est-à-dire pour l'essentiel entre les élus, les usagers et les riverains ;

Priorité n°3, à penser environnement et au respect des règles. Elle appelle aussi à une auto-discipline notamment des usagers, un plus grand respect de la discipline et, pourquoi pas, à sanctionner s'il y a des contrevenants.

Chacune de ces priorités est déclinée en actions. La première priorité en comprend 18, la seconde en comprend 18 également, et la troisième priorité en comprend 5.

Voilà l'architecture… *(mouvements divers)* Ce n'est pas cela ? *(brouhaha)*

Il y a un exemplaire qui a été envoyé après les invitations. C'est sur cet exemplaire-là qu'il faut se fonder bien sûr.

M. PLAMONT (CUAPB).- C'est deux fois 16 articles et 5 articles.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Excusez-moi, je reprends. Le projet de charte qui vous a été adressé avec l'invitation comprend les trois priorités qui sont déclinées en actions : la première priorité est déclinée en 16 actions, la seconde est déclinée en 17 actions et la troisième en 5 actions.

M. LE PRESIDENT.- Tout le monde a bien le même document ? Parce que si on ne discute pas du même document, on va avoir des problèmes.

Qui a des observations ?

C'est un gros travail : 6 réunions, beaucoup d'énergie… !

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- La partie élus et associations du groupe de travail vous a adressé un courrier au sujet de cette charte puisqu'on était convoqué aujourd'hui. Pour nous, il y a un certain nombre de points au niveau de cette charte qui restent encore en discussion sur lesquels on n'a pas essayé d'aboutir à un consensus entre les différentes parties. Il y a beaucoup de points de cette charte sur lesquels on arrive à un consensus entre les différentes parties, il y a un gros travail qui a été fait mais il reste un certain nombre de points sur lesquels il faut qu'on arrive à un consensus entre les parties.

M. LE PRESIDENT.- Peut-on lister tous les points de débat qui restent encore aujourd'hui ?

Sur la priorité n°1 ?

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- En ce qui concerne l'action 9, c'est de mettre en place des plages de silence. On avait demandé la

mise en place de plages de silence, on avait défini des horaires et là on ne retrouve pas ce point au niveau de la Charte.

M. LE PRESIDENT.- On va tout lister.

Sur la priorité n°1, y a-t-il d'autres remarques ?

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Sur l'action 9, il y a également la problématique des vols de nuit. On arrive à une situation où on a 4 vols de nuit par mois alors qu'on était plutôt parti sur 4 par an.

M. LE PRESIDENT.- Balayons tous les thèmes et on y reviendra ensuite.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Ensuite, il y a aussi un problème d'activité des hélicoptères. C'était un point essentiel.

M. LE PRESIDENT.- Toujours sur l'action 9 ?

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Oui. L'activité hélicoptères n'est pas très claire. On a eu une plage de silence très importante en 2005 et pas en 2004.

Ensuite, un point qui n'est pas repris, qui aurait dû être dans l'action 1, qu'on avait mis dans notre projet de charte : la permanence d'un responsable le week-end…

M. LE PRESIDENT.- Il y a eu six réunions de travail. Il ne s'agit pas de repartir de toutes les conditions. On est là pour conclure, on n'est pas là pour rediverger totalement sinon tout ce travail serait inutile. Je demande, comme on arrive à une proposition concrète, qu'on attire l'attention simplement sur les quelques petits points qui peuvent poser problème mais on ne va pas repasser en revue, je ne suis pas venu pour cela.

On débat simplement les deux ou trois points sur lesquels on peut peut-être éventuellement encore débattre entre nous pour améliorer la rédaction mais on ne repart pas de zéro. Au jour d'aujourd'hui, ce n'est pas pour repartir sur chacun des paragraphes… J'ai bien noté ce que vous avez dit, on va y revenir. Est-ce que, sur la priorité n°1, les uns ou les autres ont des remarques fondamentales à faire ?

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Simplement ce sont des précisions sur l'article 16 de la priorité n°1.

M. LE PRESIDENT.- Rien d'autre sur la priorité n°1 ?

Priorité n°2, "restaurer la confiance", y a-t-il des remarques ? Le premier élément pour restaurer la confiance, c'est que, lorsqu'on a avancé, on ne revient pas en arrière. C'est un principe.

Je vois que, sur la priorité n°2, il y a un consensus. Très bien.

Sur la priorité n°3 : "Penser Environnement et respect des règles". Y a-t-il des questions fondamentales ? … Non. Tout le monde est d'accord.

M. ROBERT (DAC Nord).- Une petite remarque sur l'article 3 "vols IFR" : à Persan-Beaumont, en principe, il ne peut pas y en avoir. Si quelqu'un veut voler aux instruments à partir de Persan-Beaumont, il faut d'abord qu'il parte en VFR.

M. LE PRESIDENT.- Il faut supprimer "et Vols IFR". Tout le monde est d'accord forcément ?

Sur les annexes, est-ce qu'il y a des questions ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Oui, des précisions sur les annexes. On réclame les annexes de notre projet dans le projet d'ADP. Elles ont été en partie supprimées.

M. LE PRESIDENT.- Pour les annexes, je n'ai que des pages blanches.

M. LORRIAUX (ADP).- Je présente à M. le Préfet et à tous les membres de la CCE mes excuses : il a dû y avoir un loupé de mon secrétariat que j'assume totalement. J'ai les annexes là, je croyais qu'elles avaient été transmises à la puissance publique, c'est-à-dire aux services de l'Etat et, apparemment, cela n'a pas été fait. Je les tiens à votre disposition, je peux en faire une photocopie tout de suite d'ailleurs, et répondre ainsi à ce que vous avez souhaité dans votre courrier, Madame la Présidente.

M. LE PRESIDENT.- On va faire des photocopies. Ces annexes ne sont pas trop volumineuses ?

M. LORRIAUX (ADP).- Non, il y a deux annexes : l'état des aéro-clubs basés sur la plate-forme et l'inventaire des aéronefs basés. Nous sommes bien d'accord là-dessus. C'est ce qu'avait demandé le groupe de travail.

M. LE PRESIDENT.- Pendant qu'on va traiter des différents thèmes, on va faire des photocopies pour les annexes que l'on examinera après.

Sur le texte proprement dit, il n'y a que des sujets concernant la priorité n°1, les actions 9 et 16. En ce qui concerne l'action 9…

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Monsieur le Préfet, est-ce que je peux vous interrompre pour que vous compreniez ce que l'on conteste ou ce que l'on réclame ? C'est de prendre, sur notre projet en page 4, les actions 9, 10 et 11 qui remplacent l'action 9 d'Aéroports de Paris. Vous saurez pourquoi on n'est pas d'accord. Sur cette charte-là, tout est précisé.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Madame PIOT, la Charte qui est proposée à la validation de la CCE n'est pas la vôtre, c'est celle qui est issue d'un groupe travail. Je suis désolé, ce n'est pas la vôtre !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Monsieur le Sous-Préfet, le groupe travail n'était pas terminé, on n'avait pas fini de se voir ! On est convoqué en CCE, mais on n'a pas validé notre projet en groupe de travail ! *(mouvements divers)*. Ecoutez, on est élu ! Si on a écrit cette lettre, c'est qu'on a été surpris d'avoir cette réunion en CCE alors que nous n'avons pas validé en groupe de travail ce texte. On devait se réunir, c'est ce que nous avons fait entre élus et associations, mais on devait se voir éventuellement avec les usagers. Cela ne s'est jamais fait et on est convoqué en CCE. On n'a pas eu de réunion avec M. PLAMONT alors qu'on avait dit qu'on le ferait. On n'a pas eu le temps de la faire.

M. PLAMONT (CUAPB).- Ce n'est pas tout à fait comme cela qu'il faut décrire l'histoire, Madame PIOT. Je pense tout simplement que, lors de la dernière réunion de la préparation de la Charte, il y avait eu un consensus qui était bien avancé. Les quelques modalités dont vous parlez sont des modalités qui pourraient… Rappelez-vous ce que je vous avais dit à l'époque : ce n'est pas uniquement un comité de suivi qui aura lieu ultérieurement mais un comité d'action et de décision. Dans mon esprit, le comité de suivi est un comité d'action et de décision, je le répète, et je pense que c'est également un comité de travail. C'est là où on pourra peut-être mettre les choses de façon plus précise.

Vous, actuellement, voulez préciser la Charte. Je crois que ce n'est pas son objet. La Charte n'est qu'une ligne générale à partir de laquelle on va travailler ensemble. Et si vous voulez préciser les choses de façon draconienne dès maintenant, c'est quelque chose qui va durer des années.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- D'accord, Monsieur PLAMONT. J'ai même fait la réflexion : "dans ce cas-là, on

donne une vraie définition au comité de suivi". Elle n'apparaît pas dans la charte d'Aéroports de Paris. Elle a un pouvoir de surveillance, on va surveiller ce qui n'est pas écrit. Il faut qu'on surveille des choses écrites.

Il n'y a rien. On a parlé de la voltige, on vous a demandé des aménagements, vous n'en proposez pas !

M. PLAMONT (CUAPB).- Je me porte totalement en faux !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Qu'est-ce qu'on a dans la Charte présentée pour la signature ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Vous n'avez qu'à lire, mais faut-il encore savoir interpréter ce qui est écrit.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- "plages de repos", c'est quoi pour vous ? On avait demandé un minimum d'horaires. On ne les voit plus !

M. PLAMONT (CUAPB).- Mais, Madame, dans cet esprit-là, c'est le comité de suivi qui mettra au point les horaires.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non, Monsieur. Aujourd'hui, les nouvelles chartes sont faites avec des horaires…

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, c'est faux !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- … Elles sont même validées en Préfecture… *(mouvements divers)*

M. LE PRESIDENT.- On va se calmer, Madame, un peu de sérénité, on est là pour conclure. Ou bien on considère que cette charte

de l'environnement apporte une amélioration aux uns et aux autres ou elle n'en apporte pas. Si elle n'en apporte pas, on replie le dossier. Des sujets au moins aussi importants que celui-là, j'en ai quelques dizaines, pour ne pas dire quelques centaines. On ne va pas mobiliser pendant des heures et des heures les personnes.

Ou il y a un consensus pour dire : "cette charte apporte un plus, répond à des besoins" et on passera au vote. Si les gens considèrent que cela n'apporte pas d'amélioration, si c'est rejeté, on replie le dossier. C'est simple et clair.

C'est une explication de vote : si les gens considèrent que ces travaux n'aboutissent pas à une amélioration par rapport à une situation sans charte de l'environnement, eh bien tant pis. C'est une recommandation certes, je préfère qu'il y en ait mais il faut mesurer l'énergie qu'il convient de dépenser pour arriver à un résultat en progrès.

Il est clair que, dans toute discussion, s'il y a des points de vue contradictoires, il faut s'habituer au dialogue. Je vois que six réunions n'ont pas été tout à fait suffisantes pour apprendre à dialoguer mais donc ceci est dans toute organisation à tous les niveaux. S'il y a des positions au départ radicalement contradictoires, ou bien on arrive à quelque chose où personne n'est totalement satisfait c'est bien évident mais où chacun considère que finalement il y a tout de même des progrès réalisés par rapport à la situation ante. S'il n'y a pas de progrès par rapport à la situation ante, on regrette simplement d'avoir perdu déjà beaucoup de temps mais on n'en perdra plus.

Les choses sont claires et nettes pour moi. On va se donner trois petits quarts d'heure pour essayer de conclure. Il y a un vote. Le vote est favorable, on adopte le texte ; il y a un vote défavorable, on range tout. C'est simple et clair. Voilà le mode d'emploi.

Venons-en aux différentes alternatives. Je veux bien que sur un ou deux points, on ait deux rédactions alternatives éventuellement et qu'on ait le dernier débat sur un ou deux points mais on se limitera à cela. Il y a un problème, si j'ai bien compris, d'incompréhension sur les vols de nuit.

Il est écrit : "*Concernant les vols de nuit, les usagers s'engagent à limiter cette activité à 4 nuits par mois*". Alors c'est 4 nuits par mois ou 4 nuits par an ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Je pense qu'il y a une confusion dans l'esprit de M. OLLIVIER : il n'y a jamais eu 4 vols par an. Est-ce que vous vous rendez compte, Monsieur OLLIVIER, de ce que ça peut représenter 4 vols par an ? C'est rien. C'était un maximum qui était défini, qui était de 4 vols par mois.

M. ROBERT (DAC Nord).- Je pense qu'il s'agit de 4 nuits d'activité de vols de nuit, ce qui ne signifie pas qu'il y aura autant de vols de nuit que cela pendant la nuit où c'est ouvert.

M. PLAMONT (CUAPB).- Oui, dans mon esprit c'était un raccourci, mais c'est exactement ce que je voulais dire.

M. LE PRESIDENT.- Proposez une rédaction qui soit plus claire !

M. ROBERT (DAC Nord).- La rédaction est très claire. L'activité serait limitée à 4 nuits par mois. Cela a été accepté par les usagers…

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Par an !

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, par mois !

M. ROBERT (DAC Nord).- Pour ce qui nous concerne à la DAC Nord, nous estimons que cette activité doit être exercée régulièrement par les pilotes qui s'y adonnent et quatre nuits par an ne leur permettraient pas d'entretenir cette activité et d'avoir suffisamment de sécurité lorsqu'ils exercent cette activité.

M. LE PRESIDENT.- Sur la dernière année, combien y a-t-il eu de vols de nuit en moyenne ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Une vingtaine.

M. LE PRESIDENT.- On peut peut-être avoir une formulation…

M. BESSONNIES (ADPN).- A la première commission, vous aviez dit que, pour le maintien du brevet, il fallait 4 vols de nuit par an.

M. PLAMONT (CUAPB).- C'est ce qui m'a permis de dire à M. OLLIVIER, puisque c'était M. OLLIVIER qui avait lancé cela, que la formation n'était pas quelque chose qu'il connaissait parfaitement et on a d'autres critères dont il faut aussi tenir compte.

M. BESSONNIES (ADPN).- Exprimez-les clairement !

M. PLAMONT (CUAPB).- On n'est pas là pour cela ! On est là surtout pour parler des 4 nuits. S'il y a une ambiguïté…

M. BESSONNIES (ADPN).- Cela ne coûte rien de dire qu'il y a de la formation et du maintien de brevet.

M. PLAMONT (CUAPB).- Bien sûr ! Vous le savez bien. On en a parlé la dernière fois, vous n'y étiez peut-être pas aussi !

M. LE PRESIDENT.- Très honnêtement, je n'ai aucun a priori, j'essaie simplement de comprendre. Si vous dites que, sur l'année dernière, il n'y a eu des vols la nuit qu'une vingtaine de fois dans l'année, cela a fonctionné. 4 par mois, cela fait un potentiel de 48 par an.

M. PLAMONT (CUAPB).- C'est exact, mais c'est considérer que c'est un maximum…

M. LE PRESIDENT.- On ne va pas prendre le maximum, on va prendre quelque chose qui correspond à la pratique. Je comprends qu'il y ait de l'instruction, nécessité d'avoir des vols de nuit et, qu'il y ait une ouverture pour un certain nombre de vols, on peut le comprendre, mais il ne s'agit pas d'en rajouter.

M. PLAMONT (CUAPB).- Il ne s'agit pas d'en rajouter.

M. LE PRESIDENT.- Si cela fonctionne à la satisfaction… Aujourd'hui, la demande c'est 20 nuits par an, on ne va pas jusqu'à multiplier par 2,5. Je propose : "Concernant les vols de nuit, les usagers s'engagent à limiter cette activité à 20 nuits par an."

M. PLAMONT (CUAPB).- Si vous raisonnez par an, peut-être…

M. LE PRESIDENT.- Entre 15 et 20 nuits…? Vous me dites.

M. BULOZ.- Dans l'autorisation vols de nuit pour Persan-Beaumont, dans les consignes locales validées par notre Directeur, c'est quatre nuits par mois de VFR de nuit. C'est-à-dire que les usagers se sont engagés, aux yeux de la DGAC, de ne pas effectuer plus de quatre nuits de vols par mois.

M. LE PRESIDENT.- C'est trop ! On ne l'a pas utilisé, donc on ne va pas, dans une charte de l'environnement dont on peut imaginer que l'objectif est tout de même d'améliorer quelque peu l'environnement, indiquer qu'on va multiplier les vols de nuit !

M. PLAMONT (CUAPB).- Monsieur le Préfet, ce n'est pas tout à fait comme cela qu'il faut voir les choses. Il y a des mois où on ne fait pas du tout de vols de nuit.

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que je préfère mettre un nombre de nuits par an.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Avec un maximum par mois aussi !

M. LE PRESIDENT.- Je proposerais : "à limiter cette activité à 20 nuits par an", et puis il y a des mois entiers où il y en aura zéro et des mois où il y en aura un peu plus.

M. ROBERT (DAC Nord).- Sous réserve des réactions des usagers, je propose aussi de garder le maximum de 4 par mois parce que 20 nuits par an, il peut se faire que ce soit réalisé surtout pendant les mois d'été.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez raison. Si on met 20 nuits par an, on pourrait éventuellement au mois de juillet en avoir 14. On va mettre une double condition : "… à limiter cette activité à 20 nuits par an avec un maximum de 4 nuits par mois".

M. PLAMONT (CUAPB).- Je pense que 20 par an, c'est un peu court. Les 4 par mois, je suis d'accord ; les 20 dans l'année ça me semble être un peu tangent.

M. LE PRESIDENT.- La DAC Nord, 20 nuits par an cela vous convient ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Là, je m'en remets plutôt à l'avis des usagers et à la concertation qu'il peut y avoir entre les usagers, bien sûr maintenant cela a été fait, mais enfin… 20 nuits par an, ce n'est pas beaucoup quand même !

Cela correspond à une certaine réalité vécue une année, cela ne veut pas dire qu'une autre année… parce qu'il faut voir aussi que le vol de nuit n'est possible que par des conditions météorologiques très favorables. Il faut des conditions de visibilité et de plafond qu'on ne rencontre pas souvent. Il n'est pas impossible que, dans une année, la limitation que l'on constate vienne du fait qu'on n'a pas pu le faire. Les usagers peut-être qu'ils aimeraient pouvoir faire du vol de nuit tous les soirs !

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Partons sur un nombre de vols déterminés, comme le dit M. le Préfet. Après, on verra ce qu'on peut faire avec le comité. Vous parlez des usagers, mais nous sommes les habitants. Je ne suis pas pour l'interdiction mais simplement c'est donnant donnant.

M. ROBERT (DAC Nord).- D'accord, mais ce n'est pas à la DAC Nord de se positionner vraiment. Simplement, il ne faut pas avoir 4 nuits par an. Je ne sais pas si 20 nuits par an suffisent pour s'entraîner, c'est plutôt aux usagers de dire si cela suffit pour s'entraîner et si cela convient également, il y a un accord à avoir entre les usagers et les riverains. Ce n'est pas à la DAC Nord de fixer la limite.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Nous, nous sommes carrément en dessous.

Petite précision : ces vols de nuit sont-ils faits par des personnes qui font du tourisme ou ce sont des personnes qui veulent en faire leur métier pour une activité professionnelle quelconque ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Souvent, il y a les deux. Les gens, quand ils démarrent, ils sont jeunes, ils font cela pour le côté sport tourisme et ensuite ils tracent leur carrière là-dessus.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Je serais plus tolérant pour quelqu'un qui en fait sa profession mais celui qui vient simplement pour son plaisir voler la nuit alors que nous avons les nuisances…

M. PLAMONT (CUAPB).- Je crois que vous ne pourrez pas faire de distinguo.

M. LE PRESIDENT.- Je retiens la formulation et donc on votera là-dessus tout à l'heure : "Concernant les vols de nuit, les usagers s'engagent à limiter cette activité à 20 nuits par an avec un maximum de 4 nuits par mois".

M. PLAMONT (CUAPB).- Monsieur le Préfet, je pense que 20 nuits par an, c'est trop court.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y avait aucune limitation. J'ai posé la question : combien en avez-vous fait ? Vous me dites 20 dans l'année. Donc cela a fonctionné.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je vous l'ai dit comme cela au débotté.

M. LE PRESIDENT.- Maintenant, ce sera une limite.

M. PLAMONT (CUAPB).- Il faudrait prendre l'équivalent de 3 par mois, cela fait 36 nuits par an.

M. LE PRESIDENT.- On passe à la suite.

Autre question ? *(mouvements divers)*

Vous avez des tas de mois où vous avez zéro !

M. PLAMONT (CUAPB).- Bien sûr ! Mais pourquoi les mettre à 20 alors que 30 vous êtes plus proche de la vérité ?

M. LE PRESIDENT.- Il y en a qui étaient à 4, d'autres qui étaient à 30. 34, cela fait 17. On a mis à 20, vous voyez : cela vous est encore favorable !

Autre question ? Il y avait une question d'hélicoptère je crois…

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- "L'activité hélicoptère devra faire l'objet d'aménagements particuliers validés par les autorités compétentes". Qu'est-ce que cela veut dire ? Mystère ! Ils sont autorisés, pas autorisés ? Cela laisse tout entendre.

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Explication de texte si j'ose dire : c'est un point qui a été longuement discuté, la demande formulée par les riverains était d'interdire carrément l'utilisation de cette plate-forme par les hélicoptères non basés. C'est ce que j'avais compris. Or, c'est un aérodrome qui est ouvert à la circulation aérienne publique, c'est une disposition qu'on ne peut donc pas faire figurer dans cette charte car elle est contraire à la réglementation.

Les rédacteurs ont voulu dire dans ce texte tout simplement que s'il y avait un consensus pour une restriction d'usage de cette plate-forme par des usagers particuliers qui sont les pilotes d'hélicoptères, alors il serait possible de faire une démarche auprès des autorités compétentes qui sont les seules à pouvoir prononcer cette limitation. Voilà ce que cela veut dire.

M. ROBERT (DAC Nord).- En ce domaine, sur l'activité d'hélicoptère, il serait gênant pour la DGAC de prendre une mesure qui

pourrait être perçue comme inéquitable pour le moins voire discriminatoire.

C'est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique comme vient de le dire M. le Sous-Préfet, nous aurions des hélicoptères basés qui auraient des droits et des hélicoptères non basés qui auraient d'autres droits.

A ce sujet, au niveau des hélicoptères, la DAC Nord a été saisie et la DGAC aussi par l'Union Française des Hélicoptères. Nous sommes en train de trouver des solutions pour que les hélicoptéristes puissent s'entraîner sur un plus grand nombre de plates-formes dans la région parisienne. Notamment, nous allons, dans les jours qui viennent, signer un accord avec l'UFH pour que la plate-forme de Melun puisse également être utilisée pour l'entraînement des hélicoptères, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici. Egalement, nous envisageons d'utiliser la plate-forme de Brétigny, même si elle est désaffectée du point de vue militaire.

Ceci pour dire que les plates-formes de la région parisienne seront plus largement utilisées pour l'entraînement des hélicoptéristes, ce qui fait que tout ne va pas se concentrer sur un aérodrome par exemple comme Persan-Beaumont. On peut espérer ainsi répartir un peu cet entraînement hélicoptère et diminuer, pour chaque aérodrome concerné, la gêne qu'il peut ressentir à ce sujet.

Je propose que l'activité des hélicoptères en école sur la plate-forme de Persan fasse éventuellement l'objet d'aménagements particuliers mais pas quelque chose qui soit différent pour les hélicoptères basés et les hélicoptères non basés. Cela me paraît difficile. On peut regarder si c'est possible mais, a priori, je crains que ce soit difficile à faire. Des aménagements sont certainement possibles, ce sera à voir mais des aménagements qui s'appliquent à tous. C'est un aérodrome ouvert à la CAP, circulation aérienne publique, donc c'est un équipement public qui doit être ouvert dans les mêmes conditions à tous les usagers.

M. LE PRESIDENT.- Vous dites qu'on ne peut pas discriminer les non basés et les basés, c'est cela ? Donc on supprime "non basés" ?

Tout cela est clair pour tout le monde ? *"L'activité hélicoptères en école sur la plateforme de Persan devra faire l'objet d'aménagements particuliers validés par les autorités compétentes."*

"Les aménagements particuliers validés par les autorités compétentes", cela veut dire quoi ? Pouvez-vous nous donner une traduction ? Autant ne rien mettre ! Dire cela et rien est à peu près la même chose pour moi !

M. ROBERT (DAC Nord).- Je ne sais pas s'il y a eu des discussions particulières à ce sujet entre l'Union Française des Hélicoptères et les riverains et les usagers de l'aérodrome de Persan-Beaumont, ce serait souhaitable.

Si je prends l'exemple de ce qu'on fait à Melun : on s'arrange pour que l'activité d'entraînement hélicoptériste soit dans les zones les moins gênantes du domaine aéroportuaire. On essaie de les mettre dans les endroits qui gênent le moins, le plus loin possible des habitations. Ce sont des mesures qui peuvent être prises.

La rédaction est ouverte, cela permettra d'évoluer dans l'avenir.

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai rien contre cela. Je ne vois pas d'ailleurs qui peut être totalement hostile à cette formulation qui n'est pas extrêmement précise. Cela veut dire qu'il y aura des décisions ultérieures sur ces sujets.

M. LORRIAUX (ADP).- Tout à fait.

M. BULOZ.- Monsieur le Préfet, hier, j'étais en réunion avec l'UFH, je peux vous dire qu'on sensibilise les hélicoptères, l'UFH sensibilise aussi leurs membres sur les problèmes de nuisance sur les aérodromes, en particulier sur Persan-Beaumont. Il souhaite participer aux discussions entre les riverains de Persan-Beaumont et les Présidents des usagers de Persan-Beaumont pour trouver un accord.

Ils ont fait passer et vont faire passer des messages de faire respecter les procédures, de ne pas survoler les communes à basse altitude comme certains le font et d'éviter au maximum l'entraînement

sur la plateforme. Ils sont parfaitement conscients des nuisances et c'est pour cela, comme vient de le dire M. ROBERT, qu'avec Melun et Brétigny, qu'il y aura beaucoup moins de trafic à Persan-Beaumont.

M. BARONE (Mesnil-en-Thelle).- Il y a quelque chose qui me paraît bizarre dans tout cela, pardonnez-moi, je suis un peu en retrait mais j'essaie de comprendre : il y a eu six réunions et j'ai le sentiment qu'on est en train de vouloir voter quelque chose qui n'est pas finalisé, il y a toujours des tractations en cours et ce que je crains – personnellement, cela n'engage que moi, Monsieur le Préfet - c'est que si on votait parce qu'on est sincère on qu'on veut à tout prix obtenir quelque chose et conclure pour reprendre votre terme, sera-t-il toujours encore possible par la suite de revenir sur quelque chose qu'on aura voté pour apporter un aménagement ? Il aurait été préférable, d'essayer de mieux comprendre le problème et puis de vous solliciter une fois qu'on a tout mis au point pour voter.

Tandis que là je crois qu'il y a beaucoup de problèmes qui sont ici, il ne faut pas le cacher parce que, par courtoisie, par éducation, il y a une querelle verbale, une querelle sur des textes. Si on n'arrive pas à finaliser le texte, pourquoi veut-on voter ? Voter quoi exactement ?

On ne comprend pas : on parle de 4 nuits par mois. Vous avez l'extrême gentillesse de dire : "on fait la quote-part, 20 par an, dont 4 par mois au maxi".

Et quand on regarde de ce côté, on voit qu'il y a un malaise. Il y a quand même eu six réunions, je n'y ai pas participé, hélas, je n'ai pas été convié mais je n'ai aucune prétention. Je découvre un dossier où tout va a contrario. On a l'impression que si on veut dire une certaine vérité, on va se mettre en porte-à-faux avec ces Messieurs qui honnêtement ont le droit de dire ce qu'ils pensent. Je ne comprends pas l'objet de la réunion, excusez-moi.

M. LE PRESIDENT.- J'ai une proposition de rédaction. On maintient cette proposition de rédaction ou on supprime le paragraphe ?

M. LORRIAUX (ADP).- Dans le droit fil de ce que vient de dire M. le Maire du Mesnil-en-Thelle, il rappelait les six réunions que nous

avons eues. Il y a eu effectivement six réunions, il y a même eu 17 documents qui ont été échangés et qui ont fait l'objet d'aller-retour entre vous, Madame PIOT, les élus, et je peux ici donner la trace écrite de tous les échanges.

Nous sommes arrivés effectivement à un document de synthèse à l'exception de deux points et deux points seuls fondamentalement.

Premièrement, je dois dire avec une infinie tristesse que, pour en avoir encore parlé à Mme PIOT, il y a 48 heures, c'est la première fois que nous revenons sur les 4 par mois. C'était bien l'accord qui avait été trouvé. Dans le dossier que je tiens à disposition en tant que pièce à conviction, il y a eu un accord là-dessus. M. le Préfet vous a écoutés Madame la Présidente et Messieurs les élus par rapport à votre lettre. De notre point de vue, la solution est bonne parce qu'il faut à l'évidence permettre aux utilisateurs de pouvoir expérimenter les vols de nuit.

Sur les hélicoptères, c'est une phrase de consensus. Je crois qu'elle n'est remise en cause par personne. Effectivement, elle ouvre la perspective éventuellement de pouvoir réglementer les activités d'hélicoptères.

Restait en point de divergence : le problème des horaires de voltige. C'est celui-là qui pose problème. C'est, sur 34 actions, ce qui fait problème et nous étions bien convenus avec Messieurs les Maires que j'ai appelés, les associations que j'ai appelées, l'ensemble des acteurs du groupe travail, qu'une charte ne pouvait pas être un consensus généralisé mais qu'une charte pouvait avoir des différences. Il y a une action sur 34 qui fait différence.

Voilà, Monsieur le Préfet, un éclairage.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Les horaires, c'est ce qui représente le point le plus important. Depuis le début, on se bat pour avoir des plages horaires de silence.

M. LORRIAUX (ADP).- Je ne vais pas revenir sur les conversations, je n'ai pas le droit de le faire, je suis usager et, en tant que tel, ce qui a été clair…

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- La voltige est un point important.

M. LE NOAN (Préfecture).- Attendez ! On est sur les hélicoptères là !

M. LORRIAUX (ADP).- Sur les hélicoptères, on a fait consensus, Monsieur le NOAN !

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Non, il n'y a pas consensus.

M. LE PRESIDENT.- Un point à la fois ! Sur les hélicoptères…

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Sur les hélicoptères, comme vous l'avez dit, Monsieur le Préfet, personne ne peut être opposé à la rédaction qui est proposée et qui, à côté de positions qui étaient extrêmement tranchées par certains, ouvre une perspective consensuelle éventuellement d'aménagements, c'est-à-dire éventuellement de restrictions d'usage mais ce n'est pas une charte qui peut prévoir ces restrictions d'usage. Une charte n'est pas un acte réglementaire, c'est un engagement qui est pris par l'ensemble pour éventuellement trouver des améliorations.

S'agissant de la voltige…

M. LE PRESIDENT.- Concluons sur les hélicoptères ! Cette phrase-là ?

M. ROBERT (DAC Nord).- On maintient que s'il doit y avoir une phrase sur les hélicoptères, elle ne doit pas faire une discrimination

entre les basés et les non basés. Sinon, il peut y avoir une phrase d'ouverture.

M. LE PRESIDENT.- On maintient cette phrase-là plutôt ?

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Il faut qu'il y ait des conditions d'exploitation de la plate-forme par rapport aux hélicoptères, ce n'est pas possible : on vit pour l'instant une période de calme, cela ne fait pas plus d'un an qu'on a le calme relatif par rapport aux hélicoptères parce qu'ils ne viennent pas faire d'école sur la plate-forme ou quelques-uns très peu. Si on a des périodes comme on a eu : c'est invivable et on va lever tout le monde.

M. LE PRESIDENT.- Le choix : ou bien on maintient cette phrase ou bien on supprime la phrase. Préférez-vous qu'on supprime la phrase ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Notre proposition était, en réalité, dès le départ, d'interdire au moins les tours de piste aux hélicoptères non basés. C'est ce qu'on demandait. C'est écrit, cela a toujours été écrit dans nos textes.

M. LE PRESIDENT.- M. WOJCIECHOWSKI me dit que, depuis six réunions, il explique que ce n'est pas possible.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Ce n'est peut-être pas possible, Monsieur le Préfet…

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Madame PIOT, si vous le permettez, la question que vous posez est une question de fond sur le contenu d'une charte. On a essayé de répondre à cette question de fond. Qu'est-ce qu'une charte très exactement ? C'est un engagement, ce n'est pas un acte réglementaire, ce n'est pas un acte

normatif. Cela fait six mois que je vous le répète et, si on va dans ce sens-là, on se trompe et ce sera inapplicable.

Un acte réglementaire qui pose une interdiction, par exemple une restriction d'usage, c'est un acte qui peut être appliqué, c'est-à-dire que c'est éventuellement une infraction qui peut être sanctionnée. Si vous mettez des restrictions d'usage dans une charte, de quels moyens la gendarmerie aérienne disposera-t-elle pour éventuellement sanctionner les contrevenants ? Il n'y en a pas ! Une charte, ce sont des engagements réciproques et on essaie d'améliorer les situations dans un système transparent, dans un système où il y a la concertation. C'est cela une charte ! Ce n'est pas un acte normatif.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Attendez, Monsieur le Sous-Préfet, vous me corrigez, Monsieur le Préfet aussi. On dit bien que ce sont des engagements volontaires de chacun, il n'y a pas de cadre légal pour une charte. D'accord ? Ce sont les usagers qui s'engagent à respecter des horaires. Si on n'y arrive pas, on est en droit de demander un arrêté de restriction au Ministère. Là, il y aura un cadre très fort et, là, il n'y aura pas de débordement, il va y avoir la gendarmerie. On demande quelque chose, un engagement volontaire de chacun, c'est quand même malléable. On va demander après à chacun d'être enfin un bon père de famille et d'agir comme il le faut. Sinon on va être obligé de faire des arrêtés. Puisqu'on n'y arrive pas, on va aller à la décision la plus haute.

Dites-moi comment on va faire, quand on va avoir fait cette charte, pour arriver à cadrer ces choses, si on n'a pas d'heure, si on n'a pas de jour, si on n'a rien ? Qu'est-ce qui, aujourd'hui, si on signe cette charte ou si on ne la signe pas, va changer pour les Mesnilois, pour les gens de Bernes, pour les gens de Bruyères ?

Monsieur le Sous-Préfet, je finis ! Je suis désolée, vous allez m'arrêter mais je vais aller jusqu'au bout. Les avions de voltige qui sont une nuisance, comment faites-vous pour arrêter et avoir des plages de silence ? Si demain vous décidez d'autoriser des compétitions de voltige, qu'est-ce qu'on fait, nous, en dessous avec aucun horaire, rien ? Dites-moi comment on fait ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Je pense, Madame PIOT, que vous avez oublié une partie de la dernière réunion qui s'est déroulée à Bernes. De ce côté-là, j'avais cru comprendre qu'il y avait un consensus entre vous et nous. Le fait de vouloir aller vers vous dans cet esprit, on l'a exprimé dans ce document.

On n'a pas précisé d'heure mais vous êtes effectivement très accrochée à ce qu'il y ait des heures. Les heures sont à déterminer en fonction aussi des riverains, de ce qu'ils veulent au point de vue horaires exacts. Je ne vous dis pas qu'il s'agira de trois ou quatre heures, on avait parlé d'un créneau de deux heures à l'époque, rappelez-vous puisqu'il faut remettre les choses au point, il faut pouvoir repréciser cela. On le reprécisera avec le comité de suivi dans un cadre de travail, non pas dans un cadre de rédaction de contrat parce que vous prenez cela comme un contrat.

M. LE PRESIDENT.- Nous en sommes toujours aux hélicoptères. Il y a deux options. Option 1 : il y a la phrase "l'activité des hélicoptères en école sur la plateforme de Persan devrai faire l'objet d'aménagements particuliers validés par les autorités compétences" ; option 2 : on supprime le paragraphe.

Quelle est la préférence ? Qui a une préférence marquée ? Cela m'est totalement indifférent. Cela n'apporte rien.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Il faut au minimum laisser l'option 1. Il y a au moins quelque chose et on regarde.

M. LORRIAUX (ADP).- C'est tout le travail qui a été fait.

M. LE PRESIDENT.- Vous aussi, Madame PIOT, vous préférez cette phrase-là plutôt que rien ? Le débat, c'est cela.

Ensuite, la voltige : *"Concernant la voltige, et pour la saison d'été, un arrêt des vols, pendant la pause du déjeuner, pourra être instaurée."*

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- C'était définir des horaires.

M. LE PRESIDENT.- Je proposerai : "sera instaurée" plutôt que "pourra être instaurée".

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Déjà c'est mieux.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je suis d'accord pour "sera instaurée".

M. LE PRESIDENT.- Vous voyez, on progresse !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Il faut mettre des heures : la pause déjeuner c'est de quelle heure à quelle heure ?

M. LORRIAUX (ADP).- Il avait été dit, Madame PIOT, rappelons-nous, que ce serait défini dans le comité de suivi. Il y a quand même un ordre. La Charte est le prélude de tout. Le comité de suivi, derrière, met en place.

M. LE PRESIDENT.- Je propose : "sera instaurée de 12 heures à 15 heures". Je me jette à l'eau.

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, pas du tout ! On n'est pas d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Pourquoi ? *(mouvements divers)*

M. WOJCIECHOWSKI (Sous-Préfet de Pontoise).- Je voudrais qu'on regarde un peu dans le rétroviseur et qu'on se remémore ce qu'on s'est dit à ce sujet.

On a dit et répété qu'une charte ne pouvait pas comprendre de données normatives. Cela étant, cette phrase est un engagement fort, me semble-t-il, d'un certain nombre d'usagers pour instaurer une restriction de pratiques nuisantes notamment pendant l'heure du déjeuner. Et on a dit, pendant ce groupe de travail, que la mission du comité de suivi sera de voir comment cet engagement est tenu. C'est là que vous pouvez avoir une discussion sur les horaires. Je ne vois personnellement que des avantages à ce que, par exemple, dans une espèce de règlement interne aux usagers, vous fixiez, vous, unilatéralement et volontairement, une plage horaire avec des horaires précis. Mais que cela figure dans une charte…

M. PLAMONT (CUAPB).- Je vous suis parfaitement.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Juste une petite question en parlant de cela au niveau des horaires. J'habite la commune de Bernes et, à Bernes, le dimanche, on ne peut pas tondre sa pelouse de telle heure à telle heure. Alors pourquoi doit-on supporter les avions au-dessus de nous ? Tout le monde respecte cet engagement. C'est un contresens. Qu'on donne un horaire de telle heure à telle heure et nous, on ne tondra pas nos pelouses non plus comme on fait maintenant avec le respect du citoyen. C'est tout à fait normal que ce soit précisé.

M. PLAMONT (CUAPB).- Monsieur, vous faites fi de ce qu'on va faire ensuite dans le comité de suivi ! Enfin quand même ! Je ne comprends pas votre comportement.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Pour préciser les choses, nous résidons à Bernes, à Bruyères, à Mesnil, etc. La plupart des personnes qui font de l'aviation prend une habitation à l'extérieur. Nous, actuellement, de telle heure à telle heure, le dimanche, personne ne tond sa pelouse. Pourquoi allez-vous nous mettre au-dessus des avions qui vont remplacer la tondeuse à gazon ? C'est un moment familial ou avec des amis, c'est tout !

M. PLAMONT (CUAPB).- Ce qui était prévu effectivement, c'est un créneau. Ce créneau, on le décidera avec le comité de suivi et on le fixera.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Je préfère ce qu'a dit M. le Préfet tout à l'heure. Il a dit : "de telle heure à telle heure", c'est acceptable.

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, je ne vois pas…

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Moi si en tant qu'habitant de Bernes, je suis désolé !

M. PLAMONT (CUAPB).- Je pense que ce sera déjà la mort d'un travail et d'un consensus entre nous et vous de pouvoir définir cela.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Monsieur PLAMONT, la dernière fois, M. ADLER (?) a dit : "il faut nous faire confiance". Je vais vous poser une question concernant la voltige : est-ce que vous avez prévu - vous ne nous en avez pas parlé alors qu'on s'est vu avant - de faire une compétition de voltige ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, il n'y a pas de compétition de voltige.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Alors pourquoi sur votre site il est prévu les journées du 1er et du 2 juillet ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Ce n'est pas une compétition d'abord. Sur un site, il peut y avoir des avis et ensuite il peut y avoir son

contraire. Les 1er et 2 juillet, il n'y aura pas de compétition à Persan, c'est clair.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- On en prend acte.

M. PLAMONT (CUAPB).- Mais je vous expliquerai plus tard et en aparté.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- D'accord, très bien.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Je voulais juste préciser : on est en train de parler de gêne aux riverains, de gêne sonore. D'après les arrêtés préfectoraux qui sont en vigueur dans les différents départements sur la gêne sonore, cela tient compte des niveaux résiduels ambiants le week-end qui est beaucoup plus faible le dimanche. On est en train de discuter d'horaires. La gêne sonore est due à la périodicité du bruit, à l'intensité sonore et à sa "répétabilité". Bien sûr, plus il y a de trafic, plus il y a d'avions, plus il y a de bruit et plus il y a de gêne sonore. Faire une charte sans horaires, c'est ne rien faire ! Si, derrière, on n'a pas ces plages de silence, on n'a pas la tranquillité. C'est l'objectif de la priorité n°1. Il n'y a pas d'autre objectif dans la priorité n°1.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je me demande si on s'est bien compris, visiblement non. J'ai toujours eu beaucoup d'espoir sur le comité de suivi qui est, je le rappelle, davantage un comité d'action et de décision et c'est aussi une réunion de travail.

Si on n'est pas foutu, et je m'adresse à vous les associations, de pouvoir avoir une certaine confiance, de discuter et de décider quelque chose au cours de ces réunions, ce n'est pas la peine, on va à l'échec, c'est clair.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Ce n'est pas une question d'échec. Là, on va partir sur des bases et sur des horaires. Que l'on puisse discuter sur certains points après, on a toujours une base.

M. PLAMONT (CUAPB).- Les bases, on les a définies suffisamment dans la Charte actuellement et j'ai toujours proposé à Mme PIOT que, lors de notre première réunion, on puisse repasser tout cela dans le détail et figer quelque chose.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Ce que nous voulons, c'est que ces horaires soient appliqués dans la Charte et signés. Après, qu'on modifie certaines choses avec les bonnes ententes qu'on pourra avoir, d'accord mais partons d'abord sur des choses claires papier.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Je n'arrive pas à comprendre : il y a la position des associations et des élus qui est très claire, il y a la position des usagers qui est très claire qui dit : "on ne veut pas d'horaires". Monsieur LORRIAUX, vous avez rappelé tout à l'heure l'historique. Quelle est la position des pouvoirs publics sur les horaires ? Quelle est votre position, Monsieur le Préfet ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Juste avant que vous ne répondiez, il y a une charte qui a été validée à la Préfecture de Haute-Garonne avec des horaires et c'est une plateforme qui est sensiblement la même que celle de Persan-Beaumont.

M. LE PRESIDENT.- Laquelle ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- La Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aérodrome de Toulouse Laborde, il y a des horaires.

M. LORRIAUX (ADP).- Pour l'information collective, Madame la Présidente, avec tout le respect que je vous porte et vous savez qu'il est grand, on ne va pas exiper une charte ici pour une charte là. Je peux sortir des milliers de chartes où il n'y a pas d'horaires.

Je rappelle simplement ce que M. le Sous-Préfet a dit tout à l'heure : la charte était un nécessaire aussi pour à la fois un changement de comportement et la mise en place d'équipements de silencieux pour les avions. La circulaire prévoit bien que l'esprit de la Charte est de conduire à un comité de suivi. J'en veux pour preuve ce qui se passe à Toussus-le-Noble et à Lognes qui sont des aérodromes beaucoup plus importants et l'esprit de la Charte a donné des résultats à travers le comité de suivi.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- A Lognes, ils remettent en cause : ils mettent des horaires.

M. LORRIAUX (ADP).- Cela vient avec le comité de suivi.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non, ils ont présenté une charte, j'ai la copie.

M. LE PRESIDENT.- Pour vous, la pause déjeuner, cela veut dire quoi ?

Je vais poser une question simple. Vous dites qu'il y a une charte, cela veut dire qu'il va y avoir un engagement, vous avez des mandants. Pour faire respecter la Charte, qu'allez-vous leur dire ? Dites-moi la note que vous allez envoyer à l'ensemble des gens qui fréquentent votre aéro-club pour leur dire : on vous demande de ne pas faire de voltige pendant l'heure de déjeuner. Vous allez leur dire : de telle heure à telle heure ? Dites-moi ce que vous leur diriez en faisant votre note pour vos usagers.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je ne voulais pas vous le dire puisque je comptais en parler avec le comité de suivi pour définir les horaires avec vous. Il y avait un créneau de deux heures, Monsieur le Préfet, qui avait été décidé lors de la réunion, je maintiens de deux heures. Maintenant le tout est de savoir si on fait cela à 11 heures 30, à midi ou à midi 30.

M. LE PRESIDENT.- Voilà ! Vous voyez qu'on progresse !

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, on ne progresse pas, Monsieur, on régresse !

M. LE PRESIDENT.- Déjà, je comprends que c'est deux heures la pause déjeuner, ce que j'ignorais jusqu'à présent.

On repousse à des discussions pendant six mois pour savoir si c'est 12 heures 35… ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Mais non, Monsieur ! Monsieur le Préfet je m'excuse mais vous remettez en cause ce que le comité de direction…. – vous voyez, c'est un lapsus de ma part – le comité de suivi doit définir. C'est quand même la base du travail du comité de suivi ! Ce n'est pas la peine d'avoir un comité de suivi si on définit tout maintenant !

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi mais ce comité de suivi, cela va être une instance du même type que celle-ci en plus réduit ?

M. PLAMONT (CUAPB).- En plus réduit, non, pas forcément !

M. LE PRESIDENT.- Eh bien alors, vous n'avez pas envie de gagner un peu de temps ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, on ne gagne pas de temps.

M. LE PRESIDENT.- Pause déjeuner de 2 heures. C'est bien 2 heures ? *(mouvements divers)*

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- 12 heures – 15 heures le dimanche.

M. LE PRESIDENT.- Là, on ne parle pas des jours de la semaine ? Parce que de la voltige, il y en a le dimanche aussi ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Oui, c'est le week-end que cela nous gêne.

M. LORRIAUX (ADP).- Ce n'est pas gérable 12 - 15 heures ! S'il fait mauvais !

M. LE PRESIDENT.- Je suis assez sensible à l'argument de bon sens qui a été évoqué tout à l'heure qui consiste à dire : dans la belle commune de Bernes, le Maire nous empêche de tondre les gazons pour maintenir la tranquillité des habitants et qu'au-dessus tout soit permis. C'est quelque chose que tout citoyen a un peu de mal à comprendre. Peut-être vous, vous comprenez mais vous êtes le seul à comprendre cela *(à M. PLAMONT)* !

Moi je suis là pour essayer de faire en sorte qu'à travers les multiples réglementations que les citoyens ont à subir parfois, il y ait un peu de bon sens, que les gens puissent comprendre, sinon je pense que si j'étais le Maire de Bernes, j'aurais sans doute quelques difficultés à faire respecter ces choses-là dès lors qu'il y a des nuisances autrement plus importantes qui s'imposent non seulement à deux ou trois pavillons à côté mais à une population un peu plus large.

La voltige, c'est indispensable de la faire le dimanche ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- C'est essentiellement le week-end ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Ce n'est pas essentiellement le week-end mais…

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- On la supprime le dimanche !

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, il faut arrêter. On a fait une avancée et, là, à nouveau on dérape. Je souhaite qu'on se maintienne à ce qui a été prévu et décidé la dernière fois. Je ne vois pas pourquoi on va…

L'histoire des tondeuses, Monsieur le Préfet, c'est bien beau les tondeuses, cela dure deux heures ou trois heures. Un vol de voltige, cela dure 20 minutes. *(Mouvements de protestation)*

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Ah non !

M. PLAMONT (CUAPB).- Par vols successifs, c'est 20 minutes.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Oui mais par vols sans arrêt !

M. FLAMAND (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- C'est toute l'après-midi !

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Tous les lundis matins, j'ai des riverains qui se plaignent de la voltige. Tous les lundis matins, j'ai des réclamations des riverains.

Déjà bien définir le périmètre de la voltige parce que samedi dernier, quelqu'un faisait de la voltige très près des habitations sur une piste désaffectée. Je ne sais pas où est le périmètre de la voltige, on demande toujours de le définir… Il est très variable.

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, il n'est pas variable.

M. ROBERT (DAC Nord).- Non, il n'est pas variable : il est sur l'axe de la 05-23.

M. LORRIAUX (ADP).- Monsieur le Maire, je comprends parfaitement, on en a discuté dans les six réunions, on en a discuté au-delà des réunions, on en a souvent parlé.

Il y a eu une avancée conceptuelle très forte de la part des usagers qui a consisté à sanctuariser une plage de deux heures. Simplement la grande difficulté, c'est de l'enfermer dans une plage horaire. Imaginons un instant que vous ayez des conditions météorologiques dans lesquelles vous n'allez pas pouvoir voler de toute la matinée et que vous avez une éclaircie à 12 heures et à 14 heures, vous allez fermer la plate-forme toute la journée, ce qui serait absolument dans le domaine du non réglementaire et du non légal.

Il faut que, dans le comité de suivi, il y ait les conditions d'application de cette plage de deux heures qui est une avancée que vous avez saluée de la part des usagers. Sanctuarisons les deux heures mais n'allons pas sur les précisions mécaniques qui ne pourraient pas être respectées. Ce n'est pas possible autrement !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Monsieur LORRIAUX, vous croyez qu'on va arriver à dire à tous les habitants des villages cette phrase-là et qu'ils vont être contents ? On se donne rendez-vous sur le terrain !

M. LORRIAUX (ADP).- Avec joie !

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Un dimanche de 9 heures à 11 heures et le dimanche d'après de…

M. LORRIAUX (ADP).- On va trouver des ajustements mais ils sont à trouver dans le comité de suivi. Il y a deux heures !

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- On est là pour défendre les usagers d'un côté, et ça me fait bien plaisir qu'ils puissent faire de l'avion, de l'autre côté on a une population et nous sommes les représentants de la population. Ce que notre population demande c'est d'avoir un calme non pas du Canada, mais un calme et des plages le samedi et le dimanche quand on peut déjeuner dehors. On ne va pas dire le week-end pendant les mois d'hiver parce que, pendant qu'il fait beau et qu'il fait – 10°, cela ne les empêche pas de faire de l'avion le dimanche après-midi. Mais quand on est en période d'été où on vole de nuit et que nous dormons les fenêtres ouvertes, j'ai déjà été voir M. ADLER une fois, ça s'est très bien passé, il m'a payé le champagne, il a fait ramener tout le monde à la base. Il est là, il peut le dire. Je me suis déplacé parce que j'ai eu des coups de fil.

Les vols de nuit, quand il y a des conditions en hiver, les fenêtres sont fermées, on est bon père de famille, on ne met pas le chauffage dehors, ça ne gêne personne. Par contre, en été, malheureusement on dort les fenêtres ouvertes.

Après, le samedi et le dimanche, ce sont des moments où on peut déjeuner correctement et je dirai qu'un déjeuner le dimanche c'est midi 30 - 14 heures 30, si c'est une plage de deux heures. C'est du bon sens.

M. LORRIAUX (ADP).- Monsieur le Préfet, serait-il possible de demander une interruption de cinq minutes simplement pour le collège des professionnels ?

M. LE PRESIDENT.- Mais la voltige, c'est essentiellement le week-end ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Oui. Il y en a un peu la semaine mais, effectivement, cela rentre dans le cadre des loisirs, c'est aussi le week-end.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Est-ce qu'être tranquille sur sa terrasse, cela ne rentre pas dans le cadre des loisirs ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Je ne vous ai jamais dit le contraire.

M. LE PRESIDENT.- Je suis favorable, vous l'avez compris, à ce qu'on mette une tranche horaire librement consentie, vous la choisissez. Ensuite, il y a le débat : est-ce deux heures ou trois heures ?

Est-ce qu'on peut imaginer qu'il y ait des choses concernant la période estivale ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Dans notre document, il y a les mois d'été. On parle des mois d'été.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas écrit…

M. ROBERT (DAC Nord).- Si, c'est écrit : ce n'est que pendant la période d'été. Si on fait une interruption l'hiver pendant la période où les gens ne sont pas dehors…

M. LE PRESIDENT.- C'est quoi la saison d'été pour vous ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Vous connaissez l'été comme moi.

M. LE PRESIDENT.- C'est 20 juin - 20 septembre. C'est cela que cela veut dire ? Dans l'aéronautique, la saison d'été, c'est la période estivale des trois mois d'été ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Je n'ose pas trop dire parce que la saison d'été aéronautique n'est pas la même que la période estivale, elle est plus large. *(mouvements divers)* Ce n'est pas ce qui a été dit à ce sujet entre les riverains et les usagers.

M. LORRIAUX (ADP).- Si on parle de saison aéronautique commerciale, c'est mars - octobre.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- On va dire mai - fin septembre.

M. LE PRESIDENT.- Pour la saison d'été, on va mettre entre parenthèses : "du 1er mai au 30 septembre". Cela vous va ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Le 1er mai, ça me semble un peu tôt, je dirai plutôt 1er juin.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Nous commençons à tondre les gazons au mois de mai.

M. LE PRESIDENT.- "…du 1er mai au 30 septembre, un arrêt des vols pendant la pause du déjeuner sera instaurée de…" vous choisissez la marge.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je disais que je voyais cela du 1er juin au 1er septembre.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non !

M. LE PRESIDENT.- 1er mai - 30 septembre.

De 12 heures à 14 heures ?

M. PLAMONT (CUAPB).- 12 heures 30 - 14 heures 30. C'est ce que j'avais proposé la dernière fois.

M. LORRIAUX (ADP).- C'est bon. *(Les membres de la CCE sont d'accord)*

M. LE PRESIDENT.- 12 heures 30 – 14 heures 30. Vous voyez qu'on progresse ! Tout le monde est d'accord ? Vous voyez qu'il n'y a pas besoin de faire encore 15 réunions du comité de suivi. Vous auriez fait 15 réunions pour dire 15 fois la même chose pour arriver à ce résultat-là !

On a réglé l'article 9, avec beaucoup d'efforts

Article 16, il y avait une petite question ?

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Oui, ce sont des précisions simplement. Je voudrais demander à M. LORRIAUX où en est actuellement sur Roissy le Plan d'Exposition au Bruit ?

M. LORRIAUX (ADP).- M. le Préfet est beaucoup plus à même que moi de vous répondre ! *(rires)*

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Connaissant le PEB de Roissy actuellement et sachant que ma commune de Bernes est placée en zone D, il est évident qu'avec l'agrandissement de Roissy, il va y avoir des zones de nuisances plus importantes. Ma maison est juste dans l'axe. Cela veut dire qu'on va

avoir des nuisances supplémentaires, cela veut dire qu'on va avoir des restrictions de construction plus importantes par la suite…

M. LE PRESIDENT.- Pas en zone D !

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Je dirai simplement que la zone D est l'antichambre de la zone C.

M. LORRIAUX (ADP).- Non, pas où vous êtes.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Je me suis un peu inquiété parce qu'on est sur l'aéroport de Persan-Beaumont à côté et puis Roissy qui s'étale, et nous Bernes et Beaumont, nous sommes pris en sandwich.

M. LE PRESIDENT.- Avez-vous vu le grand plan du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy ?

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Oui avec la nouvelle étude qui a été demandée à la suite d'un avion qui volait à 2.000 m…

M. LE PRESIDENT.- Quelle est votre question ?

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Quand Bernes va-t-elle se retrouver complètement saucissonnée et prise en sandwich… ?

M. LORRIAUX (ADP).- Jamais !

M. LE PRESIDENT.- Le PEB, c'est une vision à long terme. Vous êtes en zone D et, je pense, assez loin de la zone C ?

M. LORRIAUX (ADP).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Avant que Bernes soit en zone C du PEB de Roissy, je pense qu'il y a quelques décennies.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Sachant que Roissy a classé la C et la D en modéré et la A et la B…

M. LORRIAUX (ADP).- Non. On peut en parler après si vous voulez.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a aucune restriction de construction pour la zone D.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Pour l'instant.

M. LE NOAN (Pref. Val d'Oise).- C'est la loi, Monsieur, qui le dit. La loi a créé la zone D pour deux raisons : premièrement pour créer une obligation d'information pour les nouveaux habitants, les personnes qui font construire par exemple, à qui on dit : "vous êtes dans une zone exposée à un bruit modéré", et deuxièmement, il faut insonoriser la construction. Ce sont les deux contraintes liées à la zone D mais il n'y a aucune contrainte en matière de construction, c'est-à-dire qu'on peut faire toute construction que ce soit des logements collectifs ou individuels.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions sur l'article 16 ?

On a terminé. Nous passons aux annexes. Elles ont été distribuées.

M. LORRIAUX (ADP).- Avec mes excuses renouvelées, c'est un document provisoire. Je propose, Monsieur le Préfet si vous l'acceptez, que le document définitif qui porte sur l'inventaire des aéronefs basés et l'inventaire des sociétés basées soit joint au compte rendu de cette CCE.

M. LE PRESIDENT.- C'est une annexe factuelle ?

M. LORRIAUX (ADP).- Je demande cette permission à l'assemblée et à vous, Monsieur le Préfet, de considérer ce document comme document provisoire puisque, suite à une erreur de mes services, vous n'en avez pas été destinataires.

M. LE PRESIDENT.- C'est compliqué de mettre cela en annexe ou pas ?

M. LORRIAUX (ADP).- Je préférerais que ce soit annexé au compte rendu de la CCE, si tout le monde en est d'accord.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Nous demandions des annexes pour faire un point zéro de l'activité au démarrage de cette charte. C'est vrai qu'on demandait déjà les utilisateurs et activités, ce que vous avez dans la première annexe. Ensuite, on demandait le parc des aéronefs, c'est votre deuxième annexe, on est d'accord. Après, le calendrier des actions.

On le demande et on avait rajouté deux lignes dans le courrier qu'on vous a fait parce qu'on veut faire un point zéro. Par exemple, quand on a visité, et je le remarque là, l'aérodrome ensemble, il y avait deux hélicoptères et, aujourd'hui, il y en a cinq ?

M. LORRIAUX (ADP).- Je peux concevoir que des hélicoptères basés ne soient pas là surtout s'ils sont en vol.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non, il y en avait deux dans l'inventaire qui avait été fait il y a quelques mois et on est à cinq aujourd'hui ?

M. LORRIAUX (ADP).- Vous n'allez pas me reprocher un excès de transparence, Madame la Présidente !

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Justement, c'est très bien.

M. ROBERT (DAC Nord).- Monsieur le Préfet, il semblerait qu'il n'y ait pas toutes les sociétés présentes actuellement sur Persan-Beaumont dans la liste des utilisateurs et activités de l'aérodrome de Persan-Beaumont. Si un point zéro doit être fait…

M. LORRIAUX (ADP).- C'est pour cela que j'ai demandé que ce soit considéré comme un document d'information factuel et provisoire.

M. ROBERT (DAC Nord).- Si on le joins au compte rendu de la CCE…

M. LE PRESIDENT.- Pardon ? Vous disiez ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Je disais que l'annexe 1 n'est pas exhaustive.

M. LORRIAUX (ADP).- Si la DGAC peut compléter, le gestionnaire ne peut fournir que les informations qu'il a. La DGAC produira un inventaire.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Le gestionnaire doit avoir des informations plus importantes que cela. Il y a tout de même des baux par rapport à des bâtiments qui sont sur la plate-forme.

M. LORRIAUX (ADP).- Puis-je solliciter que ces inventaires soient adressés à la Préfecture ?

M. LE PRESIDENT.- Tout cela ne me paraît pas être du niveau d'une annexe à une charte de l'environnement. Je ne vois pas… Est-ce que cela veut dire que, chaque fois qu'il va y avoir un changement, il va falloir réunir la CCE pour modifier l'annexe ? *(mouvements de protestation)* Plus rien ne m'étonne aujourd'hui ! Je suis défavorable à ce qu'on mette cette annexe.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- C'était pour établir un point zéro pour voir l'évolution.

M. LE PRESIDENT.- Un point zéro, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'il y aura la moindre petite évolution, il faudra relancer tout un processus ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non, c'est écrit d'ailleurs.

M. LE PRESIDENT.- La réponse est non à cela.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- C'était pour savoir où on en est aujourd'hui pour évidemment voir l'extension éventuelle.

M. LE PRESIDENT.- Dans le compte rendu de la CCE, on indiquera quelle est la situation indicative au 10 juin de la situation.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Monsieur le Préfet, si la Charte est acceptée, on va voter pour donner des subventions pour venir à des diminutions de bruit. Il faudrait savoir pour qui on les vote quand même ! C'est de l'argent public qu'on donne.

M. LE PRESIDENT.- Vous utiliserez d'autres moyens que la Charte de l'Environnement. Vous vous adresserez aux autorités compétentes comme dans tous les domaines. Ce n'est pas une annexe à la Charte de l'environnement.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Le but de la charte de l'environnement est de diminuer le bruit et d'avoir la tranquillité pour les riverains tout en permettant aux usagers de faire leur loisir. Maintenant, si on distribue des subventions et on ne sait pas où on va les donner, je suis désolé, je ne peux pas accepter en tant qu'élu de donner des subventions si on ne sait pas à qui on va les attribuer et pour quoi faire.

M. PLAMONT (CUAPB).- Là, Monsieur LE BON, il faudra peut-être aussi faire confiance aux représentants des usagers qui vous diront quels sont les avions qui sont les plus appelés à être équipés et ceux qui pratiquent le plus les tours de piste pour vous préserver. Il faudra, à un moment ou un autre, nous faire confiance.

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Mais Monsieur PLAMONT, depuis le temps qu'on discute des subventions, pourquoi cela n'a pas été préparé ? Vous le savez les avions que vous allez pouvoir équiper.

M. PLAMONT (CUAPB).- De quelle subvention parlez-vous ?

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Vous allez toucher des subventions pour mettre des silencieux. Vous pourriez dire : "sur tel avion, c'est faisable".

M. PLAMONT (CUAPB).- Je suis en mesure de pouvoir vous le dire. Ce n'est pas l'objet de la réunion d'aujourd'hui, là non plus !

M. ROBERT (DAC Nord).- Je voulais intervenir sur les subventions puisque c'est nous qui les gérons justement à la DAC Nord. Ces subventions ne sont pas très élevées, il n'y en a pas beaucoup, on ne peut pas attribuer beaucoup d'aide - je suis désolé de le dire mais c'est la réalité - mais en tout cas, cela fait l'objet d'une procédure. Les aéroclubs ou associations qui veulent obtenir une subvention déposent un dossier et c'est vérifié dans un autre cadre que celui d'une liste de la CCE.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Si je puis me permettre d'apporter une précision, dans l'enquête publique, quand on a rencontré le commissaire enquêteur, cela figure au rapport, on a demandé le niveau de puissance acoustique de l'avion qui a servi à établir le modèle mathématique du Plan d'Exposition au Bruit. M. LORRIAUX, si ma mémoire est bonne, nous a dit que c'était un CESSNA, je ne sais plus quel modèle.

Quand vous regardez la liste qui vient d'être donnée aujourd'hui, vous aurez la gentillesse de compter combien il y a de CESSNA basés sur l'aérodrome de Persan-Beaumont.

On a établi un Plan d'Exposition au Bruit en prenant un modèle mathématique qui est bien connu, je l'ai même pratiqué, sur lequel on a pris un avion avec un niveau de puissance acoustique de référence, on attend toujours la réponse. Je ne vois pas ce qui est confidentiel dans cette question qu'on a posée. Et, aujourd'hui, quand je regarde la liste de ces avions, je ne vois pas beaucoup de CESSNA.

M. ROBERT (DAC Nord).- Monsieur le Préfet, je ne comprends pas très bien cette remarque. Normalement, les Plans d'Exposition au Bruit qui ont été resimulés dernièrement tiennent compte de l'ensemble des types d'appareil utilisant une plate-forme, exclus les plus anciens qui ont été retirés du service. Donc on fait quelque chose qui est le plus proche possible d'une réalité vécue aujourd'hui et d'une réalité qui va être vécue dans les années à venir.

Je suis très étonné qu'on puisse dire qu'il y a un seul type d'appareil qui a été pris en compte pour établir le PEB.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- C'est la réponse officielle qui nous a été donnée à la question qu'on a posée au commissaire enquêteur. J'ai les comptes rendus de la CCE, excusez-moi je n'étais pas présent, j'ai mes activités professionnelles, aujourd'hui je l'ai vu dans les comptes rendus de la CCE, on nous a précisé que c'était un CESSNA. Rappelez-moi le modèle, Monsieur LORRIAUX, vous le savez sûrement mieux que moi. Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul modèle de cet avion à Persan-Beaumont. Donc les calculs qui ont servi au Plan d'Exposition au Bruit sont complètement erronés.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez peut-être raison mais la conclusion que vous en tirez n'est peut-être pas…

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- C'est la mienne, je suis d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous dites est sans doute factuellement exact. Est-ce à dire que si on avait pris d'autres modèles d'avions, les résultats auraient été sensiblement différents ? Je n'en suis pas sûr.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Quand on fait un modèle mathématique, on peut faire des simulations… je suis acousticien de profession, c'est un métier que je connais bien. J'ai fait

des expertises acoustiques notamment à Paris sur lesquelles j'instruisais des gênes sonores au voisinage, pendant ce temps-là la même personne pilotait à Persan-Beaumont et m'expliquait qu'il y avait une gêne vis-à-vis de l'industriel qui est à côté, vous connaissez la législation sur l'ICPE (?). Lui avait le problème de bruit, moi je l'avais chez moi, et lui faisait de l'avion près de chez moi. Vous voyez, la nuisance sonore est toute relative.

En tout cas, je pense que si on avait pris le modèle mathématique, Aéroports de Paris peut faire tourner un modèle, on peut avoir des avions, on aurait vu différentes cartes de niveau sonore. Aujourd'hui, on nous en a présenté une avec un seul modèle.

M. LORRIAUX (ADP).- Simplement, je souhaite que cela puisse être vérifié parce que soit c'est une réponse du commissaire enquêteur, soit…

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Non, c'est une réponse de M. BRUN d'Aéroports de Paris.

M. LORRIAUX (ADP).- Ah d'accord ! Il n'y avait pas M. LORRIAUX donc ? Merci.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- "M. BRUN (ADP) : le modèle utilisé est le CESSNA 152, avion école et un CESSNA 172 avion de voyage."

M. LE PRESIDENT.- Je reviens à notre affaire, on a un peu divergé.

Je vois dans Priorité n°1, action 13 : S'engagent *"à définir et faire un bilan de l'activité de la plate-forme de Persan-Beaumont en répertoriant les utilisateurs, aéroclubs, associations, utilisateurs privés (annexe 1)".*

Action 14 : *"à lister le parc des aéronefs basés à Persan-Beaumont en précisant leurs caractéristiques dont notamment le niveau de puissance acoustique (annexe 2)."*

Ou bien on enlève les articles actions 13 et 14 et on vous donne ces éléments-là qui est l'élément de base qu'on annexe au compte rendu de la CCE, qui serait peut-être le plus logique… Je pense que ce serait le plus logique.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Je propose qu'on rajoute une colonne à côté avec les caractéristiques de l'avion données par les constructeurs et le niveau de puissance acoustique de l'avion. C'est tout bête mais le constructeur peut le donner. On verra tout de suite les plus bruyants.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que, de manière habituelle dans les chartes de l'environnement, figure ce genre d'information en annexe.

M. LORRIAUX (ADP).- Non jamais, mais c'est une ouverture.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Justement, on est en train d'innover quelque chose de très bien.

M. LE PRESIDENT.- Qui est contre qu'on mentionne cela en annexe ? Personne n'est contre ?

M. PLAMONT (CUAPB).- Je ne vois pas l'intérêt.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- On était d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Si tout le monde est d'accord, on le met mais attention : on va mettre "utilisateurs et activités de l'aérodrome à telle date" et "parc aéronefs au 10 juin 2006". On est bien d'accord ?

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Voilà.

M. LE PRESIDENT.- Dans l'objectif effectivement que chaque fois qu'il y aura eu un changement, on ne revienne pas… Pas vous bien entendu mais vos successeurs, peut-être, on ne sait jamais qui viennent dire : "Attendez, la charte de l'environnement n'est plus valable, il faut refaire une autre charte car il y a une petite modification" ! *(mouvements de protestation)*

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- D'accord.

M. LORRIAUX (ADP).- Est-ce que je peux solliciter que cette liste soit établie par la DGAC ?

M. LE PRESIDENT.- Oui.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Monsieur LORRIAUX, cette annexe qu'on avait prise avec les caractéristiques. Vous ne les avez pas mises là !

M. LORRIAUX (ADP).- Mea culpa trois fois, Madame la Présidente. Cela figurera au compte rendu.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Merci, Monsieur LORRIAUX.

M. LE PRESIDENT.- On va voter…

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- J'avais une question subsidiaire concernant la fermeture de la piste 05-23 : est-elle fermée ?

M. LE PRESIDENT.- Aujourd'hui, elle n'est pas fermée…

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Le PEB n'est pas approuvé alors ?

M. LE PRESIDENT.- Non.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Lors de la dernière réunion, Monsieur le Préfet, vous aviez dit que vous alliez automatiquement demander la fermeture parce que je me rappelle le Monsieur qui était là… vous aviez relancé la machine…

M. LE PRESIDENT.- Non seulement je l'ai demandée mais cette demande a été réitérée à plusieurs reprises.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- C'est quelque chose qui est embêtant parce que, si on veut se faire confiance mutuellement, déjà on commence par faire les choses. Quand on le dit, on le fait. Malheureusement, là c'est un lacune.

M. LE PRESIDENT.- J'en ai encore parlé hier à M. SCHWACH, Directeur des Affaires Stratégiques. Je devais avoir en principe un fax aujourd'hui signé de M. WACHENHEIM, le Directeur Général de l'Aviation Civile, mais je ne l'ai pas eu pour l'instant.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Je suis un peu comme vous, la dernière fois, Monsieur le Préfet, scandalisé parce qu'il va y avoir une école devant et, actuellement, vous êtes en

train de pinailler pour une question de sécurité de nos gosses. Qu'un avion tombe sur nos gosses et, là, vous allez entendre parler du pays ! Vous poussez le bouchon trop loin !

M. PLAMONT (CUAPB).- Ce côté catastrophiste me déplaît.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- L'avion de voltige qui est tombé et qui a fait un cratère énorme, vous l'aviez prévu aussi ? Et puisqu'on revient sur les avions, j'habite dans Bernes et j'en ai ras-le-bol que des avions survolent le village constamment. Je peux vous en parler, je suis en arrêt professionnel depuis huit mois et je suis à la maison. Je pourrai vous dire le nombre d'avions qui passent dessus, c'est infernal. Qu'ils respectent les couloirs dans lesquels ils ne vont pas survoler les habitations ! C'est sans arrêt.

M. ROBERT (DAC Nord).- Monsieur le Préfet, puis-je intervenir ?

Je voulais vous dire qu'à la DAC Nord nous avons fait une proposition qui doit probablement vous être retransmise ces jours-ci. Cette proposition consisterait, pour ce qui nous concerne, à n'utiliser que la trouée Nord-Est, c'est-à-dire qu'on a proposé, pour trouver une solution qui puisse satisfaire la demande des riverains de ne plus être survolés par les avions qui opèrent à l'atterrissage ou au décollage sur la partie Sud-Ouest de l'aérodrome, de n'utiliser cette piste que dans la trouée Nord-Est.

M. LE PRESIDENT.- Qu'au décollage ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Au décollage vers le Nord-Est et à l'atterrissage vers le Sud-Ouest. C'est-à-dire que les avions sont toujours dans la partie où il n'y a pas d'habitation, au Nord de l'aérodrome. La partie Sud de l'aérodrome ne serait donc plus survolée qu'exceptionnellement pour des raisons de sécurité lors de l'utilisation de cette piste. Et l'utilisation de cette piste-là correspondrait à environ 3 %

du trafic de Persan-Beaumont, ce qui est très faible, encore plus marginalement en cas d'utilisation de la trouée Sud-Est pour des raisons de sécurité.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Nous demandons la fermeture pure et simple.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- De toute façon, le PEB ne peut pas être validé si ce n'est pas fermé ! Cela remet en cause le PEB !

M. LE PRESIDENT.- Cela, je ne sais pas.

M. ROBERT (DAC Nord).- Nous avons fait l'exercice de ce que ça représente pour le PEB et je vous assure que 3 % du trafic puisqu'on a divisé le trafic de 5 %, qui correspond à l'utilisation actuelle de cette piste, par 2 puisque ce ne serait utilisé que sur la partie Nord-Est, on divise donc par 2 le taux d'utilisation. 3 %, cela ne change pratiquement pas les contours des courbes du Plan d'Exposition au Bruit.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Il y a une chose qui ne va pas. La construction du collège à Bernes-les-Bruyères a été décidée à cause de l'arrêt définitif de la piste. Le projet a été lancé parce qu'il y avait la fermeture définitive.

M. PLAMONT (CUAPB).- Monsieur, vous n'avez pas compris la description technique de M. ROBERT.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- La CCE s'est prononcée pour le PEB avec la fermeture de la piste 05-23. On s'est engagé par rapport à une charte de l'environnement, par rapport à la fermeture de la

piste 05-23. Si on revient en arrière, ce n'est plus la peine qu'on continue ! Je crois que c'est terminé !

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Cela ne vaut pas la peine de continuer un tour de table comme cela !

M. PLAMONT (CUAPB).- La proposition de la DGAC ménage les deux avis.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Avec l'accidentologie qu'il y a sur la plateforme depuis deux ans ! Il ne faut pas exagérer ! On ne veut pas avoir un avion qui chute soit sur un collège, soit sur des habitations !

M. PLAMONT (CUAPB).- Vous n'avez rien compris à ce que vient de décrire M. ROBERT. *(mouvements divers – brouhaha)*

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Le respect des usagers qui font leurs tours de piste ! Vous allez faire un tour de piste sur la 05-23. Il n'y a pas de problème, ils vont passer au-dessus ! Je mets quelqu'un sur la plateforme pour les empêcher de passer, ils passent au-dessus des habitations, ils passent au-dessus des écoles !

M. ROBERT (DAC Nord).- Les consignes qui seraient proposées dans ce cadre excluraient le tour de piste sur la 05-23. Elle ne serait utilisée que lorsque le vent de travers est trop important.

M. LE PRESIDENT.- Il y a une chose que j'ai rappelée : j'ai signé le permis de construire du collège en visant la fermeture de la piste. J'ai dit hier encore que ceci était dans la décision du permis de construire que j'ai signé. Pour moi, tout cela est acquis. Que chacun réfléchisse bien !

Moi j'ai dit et redit que je donnais le permis de construire à condition que cette piste soit fermée. Je suis tout à fait ouvert à dire : s'il y a un jour un atterrissage d'urgence, quelqu'un qui a vraiment un problème, cette piste est disponible. Mais personnellement, je suis très clair : cette piste doit être fermée.

Si ce n'est pas le cas, c'est clair, je l'ai dit, c'est dans mon arrêté, je l'ai relu, il indique le principe de fermeture de la piste.

M. PLAMONT (CUAPB).- Monsieur le Préfet, je pense que peu de gens ont compris ce qu'a dit M. ROBERT.

M. LE PRESIDENT.- Et ceci a été voté ici même à un nombre de voix que j'avais tout à l'heure, à une très forte majorité.

C'est clair : ce que j'ai écrit, cela restera.

Si quelqu'un autorise la piste, j'attire l'attention des plus hautes autorités, j'attire l'attention au moins à quatre reprises ou à trois reprises du Directeur Général de l'Aviation civile sur ce sujet.

Quand je dis quelque chose, c'est clair. Pour moi, cette piste doit être fermée. Si elle n'est pas fermée, il peut y avoir une autorité supérieure qui en décide autrement, mais voilà, la responsabilité… !

Je veux bien admettre qu'éventuellement dans un sens il y a moins de risques… je n'en sais rien, mais le principe qui a été arrêté est celui-ci.

Les choses sont claires. Pour moi, personne ne changera l'arrêté que j'ai pris autorisant le permis de construire du collège. Aucune autorité ne pourra le faire et cela a été pris après un débat, on a eu plusieurs réunions sur ce sujet-là.

C'est la CCE du 18 avril :

Pour la fermeture de la piste : 17.

Contre : 5.

Abstentions : 4.

Si les hautes autorités de l'Aviation civile disent que tout cela ne sert à rien, il faut prendre des décisions pour supprimer ces instances qui ne servent à rien.

J'avais un avis, je me suis conformé à cet avis. Je veux bien rappeler encore le Directeur Général de l'Aviation Civile ou le Directeur de cabinet du Ministre des Transports pour attirer simplement l'attention : vous faites ce que vous voulez, mais… ! Je n'ai plus rien à ajouter.

Il ne peut pas y avoir deux positions. Il y a une échelle de valeur. Cette piste fait 5 % de l'activité. Je pense que, dans l'environnement relativement immédiat, il y a tout de même d'autres aéroports comme Cormeilles-en-Vexin qui n'est quand même pas à 10 heures de vol. On a pris des décisions en toute connaissance des choses.

Très honnêtement, je n'aurais jamais signé l'arrêté d'autorisation de la construction du collège avec la piste ouverte. C'est clair, je l'ai dit et redit et je le redirai toujours et partout et en tous lieux.

Par ailleurs, c'est en plus une des recommandations de la commission d'enquête, il y a eu une enquête publique. Tout va dans le même sens.

M. ROBERT (DAC Nord).- Enfin, Monsieur le Préfet, il y a beaucoup d'arguments sur ce dossier-là, en particulier le collège n'engage pas le plan de servitude aéronautique de cette piste.

Nous avons émis un avis qui nous a été demandé à l'occasion de la demande du permis de construire de ce collège disant que les servitudes n'étaient pas engagées. Pour nous, il n'y a pas de motif réglementaire pour fermer une piste… *(mouvements de protestation)* … plus exactement, compte tenu de l'existence d'une piste qui existe avant la construction d'un équipement public, il n'y a pas de raison pour l'aviation civile d'émettre un avis défavorable à la construction d'un équipement public qui n'engage pas le plan de servitude aéronautique ! *(mouvements divers)*

Si la réglementation ne vous paraît pas adaptée, ce n'est pas de la faute de la DAC ou de qui que ce soit. Là, il y aurait à revoir

complètement, d'après vous, la réglementation qui s'applique à tous les aérodromes.

On part de cette idée-là, c'est tout. Ensuite, on essaie de ménager la chèvre et le chou malgré le fait qu'il n'y a pas de raison réglementaire de fermer un autre équipement public préexistant. On propose une solution qui nous semble pouvoir satisfaire toutes les parties. Vous la recevrez ou vous ne la recevrez pas parce que je ne sais pas ce que la DAST va finalement proposer…

M. LE PRESIDENT.- Elle satisfera peut-être. Je dis simplement que la question se posera de savoir si, un jour lointain, j'espère qu'il n'y en aura jamais, cela satisfera toutes les personnes qui auront à traiter d'un éventuel accident. Et ça, vous savez, sur ces sujets, il y a des tas de gens qui disent : "il n'y a aucun risque !".

M. ROBERT (DAC Nord).- Cela ne veut pas dire qu'il n'y a aucun risque. Cela veut dire qu'il n'y a pas de texte réglementaire…

M. LE PRESIDENT.- Ce qui m'a convaincu de manière définitive, c'est que vous-même, l'aviation civile au sens large, avez relaté un accident qui s'est produit sur l'aérodrome des Mureaux peu de temps avant, où on était à peu près dans cette configuration. Un problème, je crois me souvenir, au décollage : une panne, l'avion veut faire demi-tour pour atterrir et il se crashe. C'était à peu près cette configuration-là, position du lycée ou du gymnase.

L'idée qu'il n'y a pas de risque est une idée…

M. ROBERT (DAC Nord).- Ce n'est pas ce que nous disons. Ce sont les textes de la réglementation qui ne permettent pas d'empêcher la construction de ce collège.

M. PLAMONT (CUAPB).- Je pense, Monsieur le Préfet, que vous devriez vous faire expliquer un peu plus dans le détail la solution de M. ROBERT parce que, justement, elle évite tout survol du collège. Je

pense que la crainte principale que vous avez n'existe plus dans la solution actuelle.

M. ROBERT (DAC Nord).- Je ne sais pas ce que la DAST va écrire… *(mouvements divers)*

M. LE PRESIDENT.- On ne va pas en débattre. Attendons de voir quelle sera la position du Ministère des Transports.

Je dis simplement que j'ai attiré l'attention x fois, j'en ai parlé personnellement au Directeur Général de l'Aviation Civile, j'attends une lettre, et puis voilà. Je ne peux pas en dire plus.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Vous n'avez pas l'air optimiste sur le fait qu'il va y avoir une lettre !

M. LE PRESIDENT.- Je n'en sais rien. La seule chose que j'affirme et la seule chose qui soit de ma compétence : j'ai donné une autorisation de construire dans des conditions bien déterminées. Si ces conditions n'étaient pas réunies, je n'aurais pas signé le permis de construire. Voilà, c'est la seule chose que je dis, que j'affirme et que j'affirmerai toujours.

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Il est choquant d'entendre l'autorité de l'aviation civile dire : "je ménage la chèvre et le chou". Si le gendarme ménage la chèvre et le chou, j'ai bien compris où était le fond.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LORRIAUX, pour terminer sur ce sujet.

M. LORRIAUX (ADP).- Je solliciterai votre indulgence pour revenir sur le point.

Monsieur le Préfet, vous avez présidé cette réunion qui fait qu'avant que ne soit abordé le problème de la piste qui n'est pas lié à la Charte, si vous m'autorisez cette lecture, j'ai cru comprendre que la totalité des élus, des associations et des usagers était d'accord sur les recommandations et progressions que vous avez faites pour la Charte.

M. LE PRESIDENT.- On va voter ! Je n'avais pas oublié, rassurez-vous !

Par ailleurs, la question se pose de savoir si on peut approuver le PEB dans l'état actuel s'il y a un certain nombre d'éléments complémentaires concernant cette piste.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Non ! On n'approuve pas tant qu'il y a des points…

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! Le PEB, ce n'est pas vous qui l'approuvez ! C'est moi ! *(rires)*

M. LE NOAN (Préfecture).- C'est l'Etat !

M. LE PRESIDENT.- Il faut qu'on regarde les textes. Est-ce que le dossier qui a été soumis à l'enquête publique indiquait de la manière la plus nette que cette piste allait être fermée ?

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Oui.

M. LE NOAN (Préfecture).- Oui, j'ai vérifié.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous êtes sûr ?

M. LE NOAN (Préfecture).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas si clair que cela. Est-ce écrit ?

M. LE NOAN (Préfecture).- Ce que je sais, c'est qu'il n'y a aucune courbe autour de la 05-23. Cela veut donc dire qu'on a anticipé la fermeture.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a la moindre courbe autour de la 05-23 ? La réponse est non. Il n'y a rien sur la 05-23.

M. ROBERT (DAC Nord).- Dans le projet qui a été établi jusqu'à présent, il n'y a rien sur la 05-23 mais…

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi mais, la DAC Nord, franchement, il y a quelque chose… Je suis représentant de l'Etat et j'aime bien que l'Etat soit clair : 1/ qu'il parle d'une seule voix et 2/ qu'il soit clair vis-à-vis des élus et de la population.

Ce document-là, ce n'est pas moi qui l'ai établi. Est-ce que l'on voit quelque chose concernant la piste 05-23 ? On ne voit rien concernant la piste 05-23.

Si on consulte les élus, on fait des enquêtes publiques et qu'ensuite après… cela ne marche pas !

M. ROBERT (DAC Nord).- C'est quand même un cas exceptionnel !

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous avez quelque chose concernant la 05-23 ?

M. ROBERT (DAC Nord).- Normalement, on tient compte des trafics réellement existants sur une plate-forme. Il y a certes un faible

trafic sur cette piste mais il existe. On a fait l'exercice pour voir, compte tenu de notre proposition, ce que cela donnait. Je vous assure, Monsieur le Préfet, que la modification de ce PEB en prenant 3 % de trafic sur la trouée Nord-Est, cela ne fait vraiment pas grand-chose !

M. LE BON (Bruyères-sur-Oise).- Il faut refaire l'enquête d'utilité publique !

M. MALE (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Il n'y a pas la confiance !

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Ce qui me chagrine, c'est que vous ne souhaitez aucune concession, vous voulez garder une exploitation future de l'aéroport beaucoup plus poussée que maintenant. Si vous gardez cette piste, c'est que vous avez l'intention…

M. PLAMONT (CUAPB).- Non, vous vous trompez, Monsieur.

M. SARMIENTO (Asso Défense Patrimoine Bernes).- Vous n'êtes pas clairs avec nous. C'est-à-dire que même d'emblée actuellement vous n'êtes pas sincères avec nous.

M. PLAMONT (CUAPB).- Vous vous trompez, ce n'est pas du tout cela. Il y a une notion de sécurité avant tout, c'est tout.

M. LE PRESIDENT.- Je lis le dossier qui a été soumis aux élus et à l'enquête publique : "Lors de la réunion de la CCE du 18 avril 2005, un avis a été rendu concernant la fermeture au trafic de la piste 05-23 afin de permettre la construction d'un collège à proximité du seuil 05. Cette hypothèse a été prise en compte dans le tracé du projet de Plan d'Exposition au Bruit. La totalité du trafic a donc été reportée sur le doublet de piste 10-28." Voilà ! Dossier sur lequel on travaille depuis un

an, et j'aimerais bien qu'il n'y ait pas d'éléments qui viennent perturber tout cela.

Vous pouvez transmettre que j'attends une lettre indiquant que la piste 05-23 est fermée.

Sinon, j'en parlerai au Directeur. Cela devient ingérable ! On a fait combien de réunions ? Ce n'était pas la DAC Nord au départ de l'opération, c'était peut-être ADP encore. Tout a été fondé là-dessus. Ce n'est pas à la fin du processus qu'il faut revenir en arrière.

On va conclure sur ce point-là. J'en viens maintenant à notre Charte de l'Environnement qui doit être annexée au Plan d'Exposition au Bruit. C'est bien cela ? Mais il est clair que s'il n'y a pas de PEB, elle ne sera pas annexée à un document qui n'existe pas. On va quand même voter pour solder cette partie du travail.

Qui vote ?

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- Je vais demander une suspension de séance pour les élus et les associations car il y a un problème de confiance.

M. LE PRESIDENT.- Nous parlons de la Charte. Ne globalisons pas les choses. Soldons déjà cette affaire-là.

Je veux bien faire une suspension de séance de cinq minutes.

(La séance, suspendue quelques minutes, est reprise)

M. LE PRESIDENT.- J'insiste bien : nous parlons uniquement de notre Charte de l'Environnement.

Qui est favorable à l'adoption de la Charte de l'Environnement avec les modifications qu'on a introduites cet après-midi ?

Je donne une explication de vote : ou la Charte est approuvée, si elle n'est pas approuvée, on range tout. Nous sommes bien d'accord ? Ce n'est pas moi qui vais demander au Sous-Préfet de continuer à faire des groupes de travail. Nous sommes bien d'accord.

Ou bien on considère que c'est un progrès qui a l'accord des uns et des autres, sinon il n'y a plus d'engagement de personne et chacun vit sa vie si j'ose dire.

Qui est pour ? … 5.

Qui est contre ? … 10.

Qui s'abstient ? … 0.

M. PLAMONT (CUAPB).- Voilà un vote totalement déséquilibré parce que d'une part il manque des personnes, d'autre part ça ne signifie pas grand-chose.

Je retiendrai que les élus et les associations refusent la Charte, donc de travailler ensemble pour essayer d'améliorer les choses.

Mme PIOT (Le Petit Rapporteur Mesnilois).- Je ne peux pas vous laisser dire cela !

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! Est-ce que je vous ai donné la parole, Madame ? Allez-y, Monsieur le Maire, et on va conclure là-dessus.

M. OLLIVIER (Bernes-sur-Oise).- C'est une explication de vote. Je remercie M. le Préfet d'avoir fait avancer pour l'article 9 sur lequel il y avait un consensus et pour lequel on aurait pu voter la Charte.

Après, nous sommes devant un problème dans les annexes. La Charte est rerédigée, on voudrait avoir un texte définitif. Dans les annexes, il manquait un certain nombre de précisions. Une fois que les annexes auraient été précisées en complément, on aurait un texte de charte totalement complet sur lequel on aurait pu valider. Pour l'instant, on a un texte sur lequel on a bien avancé aujourd'hui, il y avait des concessions…

M. LE PRESIDENT.- Non, attendez ! On n'a pas avancé. Je me suis mal fait comprendre.

Il y a eu des groupes travail ; aujourd'hui, il y a une CCE. On solde cette affaire. Ou il y a un accord, on l'applique ; ou il n'y a pas d'accord, on ne l'applique pas mais ce n'est pas moi qui vais relancer ! Franchement, tout cela est vraiment incompréhensible.

Vous aurez le temps de vous mordre les doigts de ce vote défavorable mais c'est votre affaire, ce n'est pas la mienne !

Merci. Bonne journée ! Au revoir !

(La séance est levée à 16 heures 50)